Nr 5 (71)

Za Kierownicą

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

ROK PIĄTY   Warszawa, dnia 1 - 15 marca 1952 r.

PEŁNE ZABEZPIECZENIE PRZYGOTOWAŃ DO PRZEGLĄDU GENERALNEGO — NACZELNYM ZADANIEM ŻOŁNIERZY NASZEJ SŁUŻBY

ROZPOCZĄĆ PRZYGOTOWANIA DO PRZEGLĄDU GENERALNEGO

Już wkrótce rozpoczniemy przygotowania do Przeglądu Generalnego i do przejścia na wiosenno-letnią eksploatację nie bacząc, że śnieg jeszcze leży na polu, a rankiem chwytają przymrozki.

Prace przygotowawcze powinniśmy rozpocząć wszyscy, od kierowcy do d-cy jednostki włącznie, a personel techniczny jednostki powinien wykonać prace specjalne, pomagając kierowcom w doprowadzeniu maszyn do wzorowego stanu i kontrolując jakość wykonywania tych prac.

Biorąc pod uwagę doświadczenia z ubiegłych lat, jestem zdania, że dla otrzymania wzorowych wyników w Przeglądzie i dla przygotowania maszyn do eksploatacji wiosenno-letniej konieczne jest przemyślenie planu pracy i czasu potrzebnego do jej wykonania.

Koledzy, którzy sądzą, że w ciągu 10—15 dni można wykonać wszystkie prace związane z przygotowaniem i Przeglądem są w błędzie. Praktyka bowiem udowodniła, że w tym przypadku nie można otrzymać nie tylko dobrej, ale nawet dostatecznej oceny. Ponieważ za mało było czasu, przygotowania robiło się pomijając szereg na pozór drobnych, lecz zasadniczych prac. To z kolei doprowadziło do pogorszenia obsługi technicznej i było powodem szybkiego zużycia samochodu.

Odwrotny przebieg miała akcja przygotowawcza w jednostkach, które przystąpiły do niej wcześniej. Jakość obsługi technicznej stała na wysokim poziomie, a wszystkie czynności były ukończone na kilka dni przed rozpoczęciem Przeglądu. Pozostały czas wykorzystano dla polepszenia wykonanych robót i ich kontrolę.

W czasie Przeglądu wyróżniły się więc te drużyny i plutony, których dowódcy przeprowadzili solidne prace przygotowawcze.

Od czego należy zacząć przygotowanie do Przeglądu Generalnego w plutonie i drużynie, aby otrzymać pozytywne wyniki i wzorową ocenę na Przeglądzie?.

Mam wrażenie, że dowódca plutonu i dowódcy drużyn powinni przede wszystkim jeszcze raz uważnie przestudiować i zakonspektować „Tymczasowe przepisy o gospodarce pojazdami mechanicznymi w jednostkach" a zwłaszcza rozdziały: „Obsługa techniczna pojazdów mechanicznych" §§ 64 — 80 i „Przegląd Generalny" §§ 177 — 181. Po przestudiowaniu i zastanowieniu się nad tymi rozdziałami sprawdzić, czy w plutonie lub drużynie wszystko wykonuje się zgodnie z postanowieniami tych przepisów. Należy zwrócić szczególną uwagę na wykonanie planu lub wykresu obsługi technicznej (§ 67). Jeżeli są jakieś wątpliwości, trzeba sprawdzić, kiedy i na jakim przeglądzie technicznym był każdy samochód plutonu. W razie odchyleń od przepisów zameldować przełożonemu i poczynić kroki do przeprowadzenia kolejnego przeglądu technicznego nieobsłużonych samochodów.

(Dokończenie na str. 2)

62 ROCZNICA URODZIN WIACZESŁAWA MOŁOTOWA



9 marca br. mija 62 rocznica urodzin Wicepremiera Rządu ZSRR Wiaczesława Mołotowa, niezłomnego bojownika o pokój i socjalizm, jednego z najbliższych współpracowników Wielkiego Stalina. Postać W. Mołotowa jest szczególnie bliska żołnierzom-kierowcom naszego wojska. Imię Mołotowa przypomina im bowiem najlepsze na świecie samochody ciężarowe i osobowe Gaz. Wiaczesław Mołotow jest współtwórcą radzieckiej motoryzacji, a najpotężniejsze i najbardziej nowoczesne Zakłady Samochodowe noszą Jego Imię.

PRZODUJĄCY ŻOŁNIERZ



St. szer. Dywelski Bronisław był dotychczas kierowcą GAZ-67 Dzięki ustawicznemu pogłębianiu swych wiadomości fachowych, pilnemu studiowaniu wydawnictw samochodowych oraz wykazaniu zdolności instruktorskich dowództwo jednostki, w której odbywa służbę mianowało go instruktorem nauki jazdy na ciągniku typu „Ursus". St. szer. Dywelski wykonuje wzorowo swe obowiązki. W czasie zajęć praktycznych i w czasie nauki prowadzenia ciągnika, zwraca bacznie uwagę na to, ażeby kierowca kursant wraz z początkami prawidłowej jazdy przyswajał sobie metody oszczędzania paliwa

Kierowcy dyskutują nad projektem Konstytucji

* * *

Chciałem Wam powiedzieć Koledzy — zwrócił się do kierowców swego pododdziału kpr. Waliszewski Jan — że projekt Konstytucji nakłada na nas zaszczytne, ale i odpowiedzialne zadania. Mamy „...stać na straży suwerenności i niepodległości Narodu Polskiego, jego bezpieczeństwa i pokoju". Z projektu Konstytucji wynika więc jasno— mówił dalej kpr. Waliszewski — że nie pozostaniemy obojętni wobec knowań imperialistów, którzy zagrażają ludziom dobrej woli na całym świecie, a więc i robotnikom i chłopom naszej Ludowej Ojczyzny. Nie pozwolimy aby amerykańscy podżegacze wojenni rozpętywali kampanie prowokacyjne jak np. ostatnio w sprawie Katynia, skierowane przeciwko Związkowi Radzieckiemu i Polsce.

Dlatego ciąży na nas obowiązek wzmocnienia sił obronnych kraju przez podniesienie poziomu naszej świadomości politycznej i wyszkolenia bojowego. Zbliża się Przegląd Generalny. Przygotowujemy się do niego jak najlepiej i już wkrótce zabierzemy się do intensywnej pracy tak, aby nasze pojazdy osiągnęły całkowitą gotowość bojową. Myślę, że możemy i powinniśmy to sobie postanowić. Będzie to godna odpowiedź podżegaczom wojennym.

* * *

Szer. Kubacki mówi:

— Przed wojną „dobrodziejstwa" faszystowskiej konstytucji doświadczyła i moja rodzina. Ojciec robotnik pracował zaledwie po kilka dni w tygodniu a nawet w miesiącu. Głód był prawie stałym gościem naszej rodziny, która składała się z 7 osób. Takich rodzin jak nasza w Polsce sanacyjnej było wiele

Dziś w Polsce Ludowej, w której rządzi lud pracujący miast i wsi, nie ma głodu i bezrobocia Projekt Konstytucji stwierdza to wyraźnie: OBYWATELE POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ MAJĄ PRAWO DO PRACY



Na zdjęciu z prawej: szer. Kubacki (w kółku), którego wypowiedź o projekcie Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zamieściliśmy powyżej, wraca ze swym pododdziałem z ćwiczeń zimowych.

W walce o oszczędność MPS

Szer Cękała Tomasz jest nie tylko aktywnym ZMP-owcem i agitatorem swego pododdziału. Jest on przodownikiem wyszkolenia politycznego i fachowego oraz inicjatorem walki o oszczędność materiałów pędnych w okresie zimowym Poniżej zamieszczamy fragment listu szer. Cękali do redakcji „Za Kierownicą" na temat sukcesów w oszczędności mps w okresie zimowym, jakie odniesiono na terenie jednostki oficera Grabowskiego.

Kiedy na zebraniu organizacji ZMP-owskiej — pisze między innymi w liście do redakcji „ZK" szer. Cękala, wystąpiłem z apelem wzmożenia oszczędności mps w okresie zimowym, wszyscy kierowcy naszej jednostki przyjęli to wezwanie z entuzjazmem.

Powołaliśmy za zgodą dowódcy Komisję oszczędnościowców, która natychmiast przystąpiła do pracy. Głównym zadaniem Komisji oszczędnościowców jest czuwanie nad właściwymi formami oszczędzania oraz notowanie osiągnięć każdego kierowcy. Już w pierwszych dniach trwania akcji oszczędnościowej zarysowało się wyraźnie przodownictwo kierowców szer. szer. Szczurkowskiego, Mikuty i Pajki, którzy realizując hasło „NA NORMACH LETNICH JEŹDZIMY W OKRESIE ZIMOWYM" mają już dzisiaj znaczne oszczędności mps.

Bodźcem do przestrzegania i zachowania letnich norm paliwa przez kierowców naszej jednostki jest głęboka świadomość polityczna i zrozumienie doniosłości oszczędzania mps w okresie Planu Sześcioletniego.

Szer. Tomasz Cękala



Przodownictwo w trosce o sprzęt samochodowy

Wypadki samochodowe, które spotyka się jeszcze w naszej służbie, przynoszą Ludowemu Państwu poważne straty Żołnierze-kierowcy, zdając sobie sprawę jak wielkie znaczenie posiada zwłaszcza w okresie Planu 6-letniego walka z awariami zorganizowali akcję, której celem jest całkowite zlikwidowanie wypadków samochodowych O tym w jaki sposób kierowcy zapobiegają wypadkom samochodowym, donosi nam kpr. Jan Kotula w korespondencji nadesłanej do redakcji „ZK".

— W styczniu bieżącego roku w jednej z jednostek samochodowych naszego okręgu odbył się zlot kierowców, na którym omówione zostały szczegółowo przez żołnierzy naszej służby metody i środki walki z wypadkami samochodowymi. Licznie przybyli na zlot kierowcy wyrażali w dyskusjach swoje zdanie na temat znaczenia i doniosłości wyeliminowania z życia służby samochodowej wypadków, analizowali straty jakie przynosi Ludowemu Państwu każda awaria

Owocem obrad zlotu żołnierzy-kierowców było wezwanie do współzawodnictwa, rzucone przez pododdział oficera Grabowieckiego innej z jednostek samochodowych w zwalczaniu i zupełnym zlikwidowaniu wypadków

Kierowcy tych dwóch współzawodniczących jednostek zobowiązali się, że na ich terenie nie będzie nawet zarysowania lub lekkiego uszkodzenia nadwozia samochodu.

Kpr. Jan Kotula

Gen. bryg. A. Matwijewski

Rozpocząć przygotowania do PRZEGLĄDU GENERALNEGO

Po zameldowaniu i otrzymaniu wskazówek od przełożonego w czasie wolnym od zajęć, lub podczas normalnych zajęć, zebrać należy cały skład osobowy i wyjaśnić znaczenie Przeglądu Generalnego: jakie wymagania stawia on żołnierzom plutonu lub drużyny oraz jakie prace należy wykonać w okresie przygotowawczym. Dać poszczególne zadania żołnierzom i żądać, aby jakość obsługi stała na wysokim poziomie.

Następnie należy wysłuchać meldunków każdego kierowcy o stanie technicznym jego maszyny, dać wskazówki co ma robić, a w swoim notesie zapisać komu i w jaki sposób trzeba pomóc, które maszyny skierować na stację obsługi lub do warsztatu, a które będą obsłużone i naprawione we własnym zakresie. Trzeba także zanotować, jakie części zapasowe należy zapotrzebować ze składnicy.

Po otrzymaniu pełnego obrazu o stanie maszyn i rozpiętości prac należy, biorąc pod uwagę wskazówki przełożonego sporządzić plan pracy na okres przygotowawczy dla plutonu lub drużyny, dać go dowódcy do zatwierdzenia, po czym wprowadzić go w życie.

Należy wykazać inicjatywę i wzajemną pomoc w przeprowadzeniu prac, ponieważ wśród personelu znajdują się zarówno starzy, doświadczeni kierowcy, którzy szybko odnajdą i usuną niesprawności, i wyregulują zespoły, jak i młodzi, nowicjusze w dziedzinie samochodowej. W trosce, aby żołnierze młodego rocznika nie tracili na próżno czasu na niepotrzebne czynności, należy przed rozpoczęciem przygotowania taboru samochodowego do Przeglądu przeprowadzić 2—3 zajęcia poparte objaśnieniem i pokazem jak i co należy robić podczas przeglądu technicznego. Do pomocy w zajęciach trzeba powołać najbardziej doświadczonych kierowców plutonu, którzy w czasie wykładu będą pokazywać, jak należy praktycznie wykonać to, o czym mówił dowódca.

W czasie zajęć praktycznych wyznacza się doświadczonych kierowców, jako starszych grupy, składającej się z 2—3 młodych kierowców dla okazania im pomocy i skontrolowania prawidłowego wykonania technicznych prac przy maszynach. Bez tych pomocników trudno byłoby osiągnąć dobre wyniki, ponieważ sam dowódca nie jest w stanie dopilnować wszystkiego, a ponadto w oczekiwaniu rady i pomocy dowódcy wielu kierowców będzie bezczynnie czekać, aż nadejdzie jego kolej do zameldowania się dowódcy. Sam dowódca powinien interweniować wtedy, gdy spostrzeże, że kierowcy nie mogą rozstrzygnąć tej lub innej kwestii, lub kiedy zobaczy wyraźny błąd w pracach technicznych. W takich wypadkach powinien zatrzymać pracę, wyjaśnić, co mogłoby się zdarzyć, gdyby przepuszczono i nie poprawiono zauważonego błędu i pokazać, jak należy prawidłowo wykonać daną pracę.

Prócz zajęć trzeba poradzić żołnierzom czytanie znajdującej się w bibliotece literatury technicznej, po uprzednim zapoznaniu ze stanem biblioteki. Zaleca się korzystać z pisma „Za Kierownicą“ z ubiegłych lat, o ile biblioteka ma podszyte wszystkie numery. Taki system przygotowania pobudzi w żołnierzach zainteresowanie się przeglądem i pogłębi wiedzę techniczną.

Jednocześnie oprócz przygotowania żołnierzy do prac technicznych, należy podnieść odpowiedzialność za postępy w politycznym i bojowym wyszkoleniu. Zwrócić uwagę i utrzymać kontakt ze słabszymi, postarać się dociec przyczyny ich nie nadążenia i zlikwidować je. Członkowie organizacji ZMP, jako przodownicy politycznego i bojowego wyszkolenia powinni pomóc w tym dowódcy. Dzięki ich pomocy i wpływowi na słabszych, można osiągnąć doskonałe wyniki w całym pododdziale. Możliwe, że trzeba będzie osobno zająć się słabszymi i przerobić tematy, które są niedostatecznie przez nich opanowane. Postarać się zwięźle i prosto wyłożyć im to, czego nie rozumieją i w miarę możności poprzeć wykład pokazem. Akcję wzajemnej pomocy trzeba prowadzić systematycznie i ostrożnie tak, aby podopieczny nie wyczuł poniżenia własnej godności i nie sądził, że pracę wykona za niego ktoś inny.

Podczas Przeglądu komisja zwraca specjalną uwagę na stan dyscypliny w pododdziale. Dlatego też należy umacniać w podwładnych poczucie, że każde wykroczenie przeciwko dyscyplinie piętnuje nie tylko winnego, lecz cały pluton lub drużynę. Trzeba, aby koledzy z plutonu nie odnosili się obojętnie do naruszającego dyscyplinę, a odwrotnie wpływali na niego żądając poprawy.

Żołnierz nasz posiada duże uświadomienie polityczne, głębokie poczucie koleżeństwa i dobrze pamięta słowa przysięgi, dlatego też wysoka i świadoma dyscyplina wojskowa powinna panować we wszystkich pododdziałach.

Widzimy więc, że dowódca plutonu lub dowódcy drużyn jeżeli pragną być przodownikami wyszkolenia bojowego i wzorowymi samochodziarzami, już obecnie muszą rozpocząć przygotowania do Przeglądu Generalnego.

Obowiązkiem starszych dowódców jest przyjść z pomocą młodym. Podczas zajęć praktycznych powinni służyć doświadczeniem, radą i przykładem.

SŁAWNI DOWÓDCY NASZEGO WOJSKA

Kto z kierowców-pancerniaków nie słyszał o generale Janie Mierzycan, współtwórcy naszych zmotoryzowanych jednostek. Znali Go wszyscy i otaczali ogromnym przywiązaniem, jakie tylko może mieć żołnierz ludowego wojska do swego dowódcy.

Pamiętamy dobrze gen. Mierzycana, gdy od pierwszych miesięcy formowania oddziałów polskich na terenie ZSRR, gdy jako dowódca 1 Brygady pancernej szkolił i wychowywał młode kadry polskich czołgistów. Pamiętamy Go, jako nieustraszonego dowódcę w walkach o przyczółek magnuszewski i o Pragę. Gen. Mierzycan zasłynął jako dowódca broni pancernej II Armii w walkach nad Nysą, pod Budziszynem i Mielnikiem. Na polach bitew osobistym przykładem niepospolitego męstwa zagrzewał żołnierzy do walki z faszystowskim najeźdźcą o wyzwolenie naszej Ojczyzny.

Po zwycięskim zakończeniu wojny, gen. Mierzycan jako Komendant Oficerskiej Szkoły Broni Pancernej, wkładał całą swą ogromną energię, wiedzę i doświadczenie w wyszkolenie kadr, w budowę silnego Ludowego Wojska Polskiego, stojącego na straży naszego socjalistycznego budownictwa.

Bezgranicznie oddany sprawie socjalizmu, przepojony nienawiścią do imperializmu, niepospolicie odważny, serdeczny i troskliwy w stosunku do podwładnych, umiłowany przez wszystkich żołnierzy dowódca — takim pozostanie w pamięci naszego Ludowego Wojska nie żyjący już dziś generał brygady Jan Mierzycan.



Gen. Mierzycan gratuluje sukcesów kierowcy wozu bojowego (zdjęcie archiwalne)

trybuna PRZODOWNIKÓW

Szer. Tadeusz Gawdzik jest jednym z wzorowych kierowców jednostki oficera R. W pracy wykazuje dużą dbałość o powierzony mu sprzęt samochodowy. Dzięki umiejętnej jeździe zaoszczędził w ciągu ub. 6-ciu miesięcy ponad 74 l. benzyny. oraz znaczną ilość smarów. Szer. Tadeusz Gawdzik jest aktywnym ZMP-owcem, chętnie pomaga słabszym w pracy i nauce. Jest on zarazem czynnym agitatorem w plutonie. Obecnie przeprowadza konsultacje z kierowcami swojego pododdziału dyskutuje z nimi i omawia szczegółowo Projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

* * *

Od pierwszego dnia służby wojskowej szer. Tomaszewski Jakub dał się poznać, jako gorliwy, sumienny i zdyscyplinowany kierowca. Obecnie jest on przodownikiem wyszkolenia fachowego i politycznego. Szczególnie wiele uwagi poświęca szer. Tomaszewski kwestii wyszkolenia fachowego. Na ćwiczeniach zimowych osiągnął dobrą ocenę za wyniki w dziedzinie eksploatacji sprzętu samochodowego oraz oszczędności materiałów pędnych. Swoje długoletnie doświadczenie przekazuje chętnie młodszym kolegom, którzy dzięki jego radom i wskazówkom stali się wzorowymi kierowcami. Za wybitne sukcesy w wyszkoleniu fachowym i politycznym, wzorową dyscyplinę i aktywny udział w życiu społecznym szer. Tomaszewski odznaczony został odznaką „Wzorowego Kierowcy“ II klasy.

* * *

St. szer. Tomicki Jan jest kierowcą Zis-a 150. Jest on jednym z tych kierowców, którzy mimo obowiązków służbowych aktywnie pracują społecznie na terenie swojego pododdziału. St. szer. Tomicki posiada dobrą opinię i jest lubiany przez przełożonych i kolegów. Na „koncie“ st. szer. Tomickiego jest osiem pochwał i dwa wyróżnienia za wzorowe pełnienie obowiązków kierowcy-mechanika oraz za utrzymywanie pojazdu we wzorowym stanie. Te wszystkie osiągnięcia zawdzięczam mówi szer. Tomicki, świadomości politycznej oraz ciągłemu studiowaniu podczas samokształcenia materiałów szkoleniowych. Dowództwo jednostki w której służy st. szer Tomicki stawia go za wzór innym żołnierzom służby samochodowej. Obecnie st. szer. Tomicki poświęca najwięcej uwagi należytemu przygotowaniu swojego Zis-a 150 do Przeglądu Generalnego.

Z pracy partyjno-politycznej

POLITYCZNE ZABEZPIECZENIE

Jednym z najważniejszych środków podnoszenia na wyższy poziom gotowości bojowej i sprawności technicznej Służby Samochodowej jest, corocznie przeprowadzany, Przegląd Generalny Pojazdów Mechanicznych.

Przegląd Generalny wydatnie przyczynia się do udoskonalenia obsługi technicznej i utrzymania w należytym stanie samochodów i traktorów. Sprzyja mobilizowaniu aktywności wszystkich żołnierzy i podoficerów naszej służby do jeszcze bardziej wytężonej pracy i pomaga w wychowaniu żołnierzy w duchu poszanowania dla naszej wspaniałej bojowej techniki.

W celu uzyskania jak najlepszego wyniku w Przeglądzie Generalnym, a z drugiej strony pełnego wykorzystania tego niezmiernie ważnego czynnika walki o najwyższą gotowość bojową jednostki, należy poprzedzić Przegląd bardzo skrupulatnym i głęboko przemyślanym przygotowaniem w którym szczególną rolę odgrywać będą: organizacja partyjna i ZMP-owska pododdziałów.

W planach zajęć organizacji partyjnych i ZMP-owskich pododdziałów powinny zostać przewidziane: przeprowadzenie gawęd o znaczeniu Przeglądu Generalnego dla gotowości bojowej naszego wojska, udzielenie pomocy w konkretnych zadaniach stojących w okresie przygotowawczym przed kierowcami i specjalistami, pomoc agitatorom w pododdziałach, wydawanie błyskawic i gazetek ściennych poświęconych zagadnieniom konserwacji i pielęgnacji sprzętu samochodowego i traktorowego, wystąpienia przed mikrofonem radiowęzła jednostki przodowników wyszkolenia bojowego, politycznego, fachowego itp.

Plan zabezpieczenia politycznego winien być nie tylko konkretny, lecz także ściśle rozpracowany w czasie. Winien on obejmować okres przygotowawczy, w którym będą przeprowadzane zebrania sekretarzy oddziałowych organizacji partyjnych i przewodniczących organizacji ZMP-owskich poświęcone Przeglądowi Generalnemu. Następnie należy przewidzieć zebrania redaktorów błyskawic i gazetek ściennych na ten sam temat, przeprowadzanie gawęd z kierowcami i specjalistami w celu poznania i rozpowszechnienia sposobów pracy przodujących kierowców i specjalistów.

Opierając się na planie pracy na okres przygotowawczy i na planie pracy partyjno - politycznej, sekretarz organizacji partyjnej winien z kolei ułożyć plan partyjnego zabezpieczenia wykonania zadań postawionych przez dowódcę na okres przygotowania do Przeglądu Generalnego, dając w tym celu konkretne polecenia członkom partii.

Sekretarze organizacji partyjnych podczas okresu przygotowawczego dopilnują, aby zaplanowana praca była dokładnie i we właściwym czasie wykonana. W czasie trwania prac przygotowawczych do Przeglądu Generalnego komitet partyjny jednostki powinien pomóc sekretarzom oddziałowych organizacji partyjnych w politycznym zabezpieczeniu przygotowania do Przeglądu Generalnego. Pomocą będzie udzielenie odpowiednich wskazówek oraz popularyzacja najlepszych osiągnięć w zabezpieczeniu politycznym. Dobre wyniki daje przeprowadzenie w pododdziałach konferencji i narad technicznych pod kierunkiem d-cy.

Zadaniem organizacji partyjnej i ZMP będzie więc z jednej strony, szerokie spopularyzowanie na tych zebraniach dotychczasowych osiągnięć w pracy przygotowawczej najlepszych kierowców i specjalistów, z drugiej — udzielenie d-cy pomocy w usunięciu istniejących jeszcze niedomagań.

Dalszym niezmiernie ważnym elementem zabezpieczenia wzorowego przygotowania do Przeglądu Generalnego będzie pomoc udzielona przez przodujących kierowców — specjalistów kolegom słabszym.

Przykładów doskonałych rezultatów koleżeńskiej pomocy niesionej przez przodowników słabszym kolegom można by mnożyć bardzo wiele. W dniach przygotowań

Wierni żołnierskiej przysiędze

„Koło ZMP w moim pododdziale — to mój bezpośredni pomocnik w pracy" — mówi oficer Puchalski.

Nasz wspaniały sprzęt techniczny, to chluba każdego żołnierza Ludowego Wojska, chluba pododdziału, jednostki. Dlatego też sprzęt techniczny otoczony jest ogromną troską ze strony żołnierzy — kierowców, którzy wychowani przez swych dowódców, organizacje partyjne i ZMP-owskie nie szczędzą swych zdolności w racjonalnej eksploatacji przydzielonych im pojazdów.

Najważniejszą rolę, gwarantującą dobrą troskę o sprzęt i racjonalną jego eksploatację odgrywa wychowanie dobrego kierowcy.

— Duże pole do popisu na tym odcinku mają organizacje zetempowskie.

Koło ZMP — to pomocnik dowódcy pododdziału. Poprzez swych członków i ich osobisty przykład ZMP mobilizuje wszystkich żołnierzy do wykonywania zadań stojących przed pododdziałem i zabezpiecza wykonanie rozkazów dowódcy.

Zasłużyć na miano pomocnika dowódcy i zdobyć sobie jego zaufanie — to zaszczyt dla koła ZMP, a jedyną drogą prowadzącą do tego jest sumienna praca tak zarządu koła, jak i wszystkich członków. Taką pracą odznaczają się zarząd i członkowie koła w pododdziale oficera Puchalskiego. Pracują oni pod bezpośrednim kierownictwem dowódcy. Dowódca pododdziału jest obecny na każdym zebraniu koła, stawia zadania przed kołem, pomaga w ich rozpracowaniu i przydzieleniu członkom zadań indywidualnych. W okresie przygotowań do rozpoczęcia nowego kursu odbyło się w tym pododdziale zebranie koła ZMP. Zebranie miało na celu omówienie spraw związanych ze szkoleniem

Sierż. Proskurniczy Jerzy jest wzorowym szefem pododdziału samochodowego. W obecnym okresie zwraca szczególną uwagę na należyte przygotowanie sprzętu samochodowego do Przeglądu Generalnego

Dowódca jednostki postawił d-com pododdziałów do wykonania następujące zadania:

1) przygotować kursantów do końcowych egzaminów,
2) przygotować bazę szkolenia dla nowego kursu.

W realizacji pierwszego zadania dowódca słusznie wskazał na siły fachowe starszego rocznika, które w danym wypadku winny być wykorzystane. Tymi fachowcami byli nasi przodujący ZMP-owcy warsztatowcy: plut. Kuźniar, Zgrabka i kpr. Bomba. Otrzymali oni m. in. zlecenie pomagać kursantom w nauce. Przejęci swoją rolą, poświęcają uczniom każdą chwilę, przyczynili się do dobrych wyników przy egzaminach końcowych.

Odnośnie wykonania zadania drugiego — przygotować bazę szkoleniową — wyróżnili się w zabezpieczeniu prac przygotowawczych również zetempowcy: kpr. Andrzejewski, starsi szeregowi Mirosz i Pol. Na kolejnym zebraniu koła, dowódca pododdziału wystąpił z wnios em aby zebranie udzieliło organizacyjnej pochwały wyżej wymienionym członkom Koła za wzorowe wykonanie powierzonych im zadań.

Organizację ZMP-owską w tym pododdziale cechuje głęboka troska o sprzęt i wychowanie dobrych kierowców. Świadczą o tym częste zebrania otwarte, w których biorą udział również kierowcy niezorganizowani.

Najlepsi kierowcy, w formie wymiany doświadczeń omawiają na zebraniach sposoby i metody eksploatacji pojazdów. Pozwala to kierowcom młodszym z jednej strony lepiej zaznajamiać się z obsługą pojazdów, z drugiej poznać tradycję przodującej w świecie techniki radzieckiej „Chcąc zostać dobrym kierowcą, poznaj sprzęt i technikę motoryzacyjną Związku Radzieckiego".

Pod tym hasłem pracuje ZMP w pododdziale oficera Puchalskiego.

st. sierż. Wojciechowski.

Przodujący elektrotechnicy

Kpr. Sobota Franciszek i szer. Rzeźnikowski Jan to chluba naszej Parkowej Stacji Obsługi. Rzeźnikowski jest jeszcze z „cywila" elektrotechnikiem samochodowym. Wiadomości swoje uzupełnił w wojsku i dziś stał się doskonałym fachowcem w tej dziedzinie. Zawód swój pokochał i zżył się z nim w codziennym trudzie, dochodząc do mistrzostwa w wykonywaniu napraw instalacji elektrycznej przy pojazdach.

Szer. Rzeźnikowski

Po przyjeździe z obozu nie posiadaliśmy w naszej jednostce należycie wyposażonego warsztatu naprawczego. Rzeźnikowski nie zważał na to, lecz zabrał się szczerze do pracy. Dziś jest to już dobrze wyposażony warsztat napraw elektrycznych. Szer. Rzeźnikowski urządził również ładownię i punkt konserwacji akumulatorów. Przy naprawie akumulatorów zastosował wymianę mostków zużytych i zastąpił je nowymi własnej produkcji. Mostki te okazały się w praktyce nie gorsze od oryginalnych. Produkuje się je z ołowiu, który po roztopieniu wlewa się do specjalnych foremek zrobionych z piasku. Przez dorobienie mostków i zmianę płytek zużytych szer. Rzeźnikowski przedłuża działanie akumulatora.

Szer. Rzeźnikowski nigdy nie odmówił choćby najmniejszej pomocy koledze i w pracy swojej nie zna wypoczynku.

Podobnie pracuje i kpr. Sobota Franciszek członek PZPR. Jest on dobrym mechanikiem-kierowcą znającym bardzo dobrze swój zawód. Wyróżnia się swoją pracą przy naprawie samochodów i ich przeglądach. Ze złomu wydobył elektryczną spawarkę, którą postanowił uruchomić bez pomocy kolegów, we własnym zakresie. Nad spawarką pracował Sobota około dwóch tygodni zmieniając uzwojenie silnikowe, które nie jest zbyt łatwo nawinąć.

Wartość spawarki po wykończeniu remontu oceniono na sumę 6 000 złotych. Jesteśmy pewni, że kpr. Sobota jako członek PZPR wraz z szer. Rzężnikowskim nie poprzestaną na dotychczasowych osiągnięciach i dążyć będą w dalszym ciągu do ich zwiększania dla dobra Ludowego Wojska Polskiego i Ojczyzny.

K. Wójcik.



St. szer. Nagelman Bernard w ubiegłym roku otrzymał wyróżnienie podczas Przeglądu Generalnego za wzorową konserwację i eksploatację „Skody 1101".

Szer. Piórkowski Marian zdobył w wojsku odpowiedzialny zawód mechanika-kierowcy. Dzisiaj jest szefem warsztatów jednostki oficera Rybickiego. Szer. Piórkowski wyróżnia się w przygotowaniu sprzętu do Przeglądu Generalnego.

Szer. Pomaszewski Zbigniew już dzisiaj kontroluje każdy zespół swego samochodu tak, aby był on sprawny technicznie przed Przeglądem Generalnym.

PZEGLĄDU GENERALNEGO

do Przeglądu Generalnego szczególnie wyraźnie powinna uwypuklić się przodująca rola członków partii i ZMP-owców. Znajdując największe zadowolenie we wzorowym przygotowaniu własnych samochodów i traktorów, w przekazywaniu swych doświadczeń i praktycznej pomocy innym kolegom. ZMP-owcy spełnią wzorowo swoje żołnierskie obowiązki i swoim przykładem wpłyną na innych kolegów.

Wielką rolę odgrywa pomoc, jaką okazuje w przebiegu prac przygotowawczych komitet partyjny jednostki.

Komitet partyjny, dbając o przodownictwo członków partii i ZMP, interesuje się postępami w przeprowadzeniu poszczególnych etapów prac przygotowawczych. I tak np. komitet może podjąć konkretną uchwałę zobowiązującą członków partii przodujących żołnierzy - kierowców i specjalistów naszej służby do okazania za zgodą d-cy pomocy słabszym kolegom w usunięciu ich braków i niedociągnięć. Ponieważ przodująca rola w zabezpieczeniu prac przygotowawczych do Przeglądu Generalnego należy do członków partii, akcja komitetu odniesie właściwy skutek.

Należy dodać, że praca komitetu partyjnego nie może wkraczać w kompetencję dowódcy. Dowódca bowiem ponosi pełną odpowiedzialność za całokształt wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego żołnierzy oraz za stan sprzętu. Dowódca jednak powinien otrzymać pomoc ze strony aparatu politycznego organizacji partyjnych i ZMP-owskich

Jak już uprzednio wspominaliśmy, ogromne znaczenie w okresie przygotowania do Przeglądu Generalnego posiada praca propagandowa. Bardzo ważne znaczenie w zabezpieczeniu przygotowania do Przeglądu Generalnego posiadają gazetki ścienne i błyskawice. Popularyzują one zadanie Przeglądu i jego znaczenie, uczą żołnierzy na przykładach przodowników i krytykują niedociągnięcia. Warunkiem właściwego wypełnienia zadań przez gazetki ścienne jest ścisły współudział w kolegiach redakcyjnych i redagowaniu gazetki szeregowych i podoficerów.

Ogromne znaczenie w pracy propagandowej posiadają środki agitacji i propagandy. W pracy tej aktywnym udziałem powinny odznaczać się świetlice. Hasła i plakaty mówiące o zadaniach Przeglądu Generalnego, fotogazetki popularyzujące metody pracy przodowników, dostępne schematy i tablice poglądowe ułatwią pracę przygotowawczą i dopomogą w wyszkoleniu.

Trudno jest ująć formy pracy partyjno - politycznej w zabezpieczeniu przygotowań do Przeglądu Generalnego w jakieś schematyczne ramy i dać na nie gotowe recepty. Należy jednak pamiętać o tym, że trzeba ściśle łączyć prace partyjno - polityczne ze specyficznymi warunkami jednostki i przygotowywać się do Przeglądu codziennie. Wypełnimy wtedy nasze zadania, wzorowo przygotujemy się do Przeglądu, a tym samym podniesiemy na wyższy poziom gotowość bojową Ludowego Wojska Polskiego,

NA BOJOWYM SZLAKU SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

(zdjęcie archiwalne)

W walce z faszystowskim najeźdźcą dobrze zasłużyli się Ojczyźnie żołnierze-kierowcy naszego ludowego wojska. Pomimo trudnych warunków polowych potrafili oni zawsze utrzymać swe samochody w pełnej sprawności bojowej. Na zdjęciu widzimy, jak mechanicy-kierowcy 1-szej samodzielnej kompanii samochodowej I. Dywizji dokonują w prowizorycznie urządzonym warsztacie w lesie pod Kiwercami naprawy silnika samochodowego.

W przededniu GENERALNEGO PRZEGLĄDU

TYLE tylko mówi o tym, tak waznym dla całej służby samochodowej W.P., wydarzeniu pkt. 177 cytowanych „Przepisów". Ale każdy z nas, żołnierzy - kierowców i specjalistów służby samochodowej rozumie, jak bogata treść kryje się w tych kilku wierszach. Przecież właśnie w czasie Przeglądu zostanie oceniony nasz żołnierski wysiłek, jaki podczas całorocznej pracy wkładaliśmy we właściwe użytkowanie i obsługę techniczną powierzonego nam sprzętu — pojazdów mechanicznych WP. Oczekuje nas wszechstronny egzamin z wyszkolenia politycznego, bojowego i fachowego oraz wnikliwa kontrola całego żołnierskiego życia i służby.

To też, aby na Przeglądzie Generalnym osiągnąć jak najlepsze wyniki, należy wokół tego zagadnienia zmobilizować cały skład osobowy jednostki.

Zwlaszcza przed kierowcami stoją w tym okresie bardzo poważne zadania. Na nich to bowiem spada głównie ciężar i odpowiedzialność za uzyskanie pomyślnej oceny w czasie Przeglądu, na którym Komisja zbada gotowość bojową parków samochodowo - traktorowych.

Każdy żołnierz - kierowca musi zatem pamiętać, że w okresie poprzedzającym przygotowanie pojazdów mechanicznych do Przeglądu Generalnego, stoją przed nim następujące zadania:

— Dokładnie sprawdzić jakie są uszkodzenia, niesprawności względnie braki w ukompletowaniu powierzonego mu pojazdu mechanicznego.

— Zameldować o wszystkich wykrytych niesprawnościach i brakach w ukompletowaniu swemu przełożonemu.

— Drogą samokształcenia się uzupełnić swoje wiadomości polityczne, bojowe i fachowe.

W przygotowaniu pojazdów mechanicznych do Przeglądu Generalnego będzie również szereg czynności, które muszą być wykonane przez samych kierowców. W związku z tym każdy kierowca w okresie poprzedzającym Przegląd Generalny winien wszystkie te czynności wykonać sam, ściśle według podanych terminów, a poważniejsze uszkodzenia oraz regulacje poszczególnych mechanizmów pozostawić do przeprowadzenia mechanikom samochodowym jednostki.

Prace, które kierowca winien przeprowadzić sam w tym okresie będą następujące:

— Dokładne oczyszczenie i mycie całego pojazdu mechanicznego.

...Przegląd Generalny ma na celu dokładne sprawdzenie całokształtu gospodarki samochodowej w jednostkach WP, skontrolowanie sprawności technicznej pojazdów mechanicznych, poziomu organizacyjnego służby samochodowej oraz wyszkolenia jej składu osobowego pod względem politycznym bojowym i fachowym.

(Z „Przepisów o gospodarce pojazdami mechanicznymi w jednostkach".)

— Sprawdzenie wszystkich nakrętek i śrub mocujących.

— Zdjęcie z kół opon, oczyszczenie bębnów, pomalowanie minią, przetalkowanie ogumienia.

— Sprawdzenie umocowania skrzyni ładunkowej, kabiny kierowcy, błotników.

— Sprawdzenie stanu ukompletowania pojazdu w narzędzia i sprzęt saperski (ich umocowanie).

— Sprawdzenie działania hamulców oraz układu kierowniczego.

— Sprawdzenie szczelności układu zasilania.

— Sprawdzenie stanu i umocowania wszystkich połączeń instalacji elektrycznej.

— Sprawdzenie połączenia drążków i dźwigni układu kierowniczego.

— Sprawdzenie działania świateł przednich i tylnych.

— Sprawdzenie umocowania akumulatora oraz zacisków.

— Sprawdzenie stanu i umocowania przednich i tylnych resorów.

— Sprawdzenie stanu wałów pędnych i połączeń przegubów.

Aby jednak Przegląd Generalny wypadł w każdej jednostce jak najlepiej, należy do prac związanych z dobrym przygotowaniem pojazdów podejść z pełnym zrozumieniem. Dużą rolę muszą tu odegrać organizacje partyjne i ZMP-owskie, które wspólnie z aparatem politycznym jednostki przeprowadzać będą zebrania, na których szczegółowo omówią z całym stanem osobowym znaczenie Przeglądu, oraz podadzą wyczerpujące wskazówki odnośnie zabezpieczenia dokładnego i solidnego przeprowadzenia wszystkich prac.

Należy stworzyć wśród wszystkich kierowców atmosferę współzawodnictwa i racjonalizatorstwa. Pomoc koleżeńska słabszym jeszcze żołnierzom odegrać musi ważną rolę w pracach przygotowawczych.

Pracując sumiennie, pomagając sobie wzajemnie, wypełniając z żelazną żołnierską świadomością nakazy regulaminów, osiągniemy miano „Wzorowych kierowców" — przodujących żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego.

por. Zdzisław Kubiak

Z doświadczeń zeszłorocznego Przeglądu

Kpr. Wł. Patyna z dumą nosi zaszczytne wyróżnienie żołnierzy służby samochodowej — odznakę „Wzorowy Kierowca". Jeszcze nie minął rok, jak w rozkazie dowództwa odczytane zostały nazwiska przodujących kierowców i specjalistów N-tej jednostki, którzy za bardzo dobre wyniki uzyskane w czasie Przeglądu Generalnego w roku 1951 zdobyli tytuł „Wzorowych Kierowców" oraz otrzymali 15-dniowe urlopy. Pierwszym wśród nich był właśnie kpr. Patyna.

Młodzi żołnierze z ciekawością zapytywali, w jaki sposób kpr. Patyna doszedł do swych sukcesów, otrzymując specjalne wyróżnienie w zeszłorocznym Przeglądzie Generalnym. Lecz kpr. Patyna jest małomówny, chętnie udziela rad młodym Kolegom, lecz o własnych sukcesach nie lubi opowiadać. Posłuchajmy więc, co o nim mówi jego bezpośredni dowódca oficer Sarnecki.

— Kiedy Władysław Patyna rozpoczął służbę w naszej jednostce nie był nawet dobrze przeszkolonym kierowcą. Stopniowo nabywał wiedzę teoretyczną i praktykę samochodową. Ale już od pierwszej chwili cechowała go głęboka troska o sprzęt — o pełną sprawność powierzonego mu pojazdu. W najwyższym stopniu interesowały go również wszystkie inne dziedziny żołnierskiej służby. Właśnie to, że nie był on tylko dobrym kierowcą, wyróżniającym się w utrzymaniu i prowadzeniu samochodu, lecz również przodował w wyszkoleniu politycznym i bojowym, dbał o teren zakwaterowania, wyróżniał się jako aktywista ZMP, redagował gazetkę ścienną pododdziału, pomagał systematycznie słabszym kolegom — zadecydowało o jego osiągnięciach i wyróżnieniu w dniach Przeglądu Generalnego w jednostce.

Szczególnie intensywnie pracował kpr. Patyna w okresie poprzedzającym Przegląd Generalny. Był on inicjatorem akcji koleżeńskiej dla udzielenia pomocy słabszym w przygotowaniach do Przeglądu. W akcji tej przodował, stojąc na czele jednej z grup. Oprócz przygotowania własnych samochodów grupa kpr. Patyny usprawniła pracę Punktu Obsługi Samochodów w jednostce przez wybudowanie nowej rampy do mycia i smarowania pojazdów.

Kpr. Patyna mówił często: **„Samochód to wierny towarzysz kierowcy, a dobre narzędzia to jego prawa ręka".**

W myśl tej zasady przygotowywał on troskliwie do Przeglądu nie tylko swój wóz, ale i całe wyposażenie techniczne pojazdu. W czasie swych jazd służbowych w okresie poprzedzającym — Przegląd Generalny notował kpr. Patyna wszelkie naprawione już usterki, uszkodzenia lub zachodzące tylko przejściowo niesprawności w pracy silnika czy innych zespołów samochodu. Swoje notatki wykorzystał on później na Punkcie obsługi samochodów, gdy mechanicy jednostki dokonywali wraz z nim przeglądów technicznych. Dzięki temu nie było w samochodzie kpr. Patyny słabych i nie skontrolowanych miejsc i nie było obawy, aby tak przejrzany pojazd mógł być technicznie niesprawny.

W ten sposób, pełniąc sumiennie żołnierskie obowiązki i ściśle wypełniając regulaminy oraz instrukcje służby samochodowej kpr. Patyna stał się jednym z przodujących kierowców WP. W roku bieżącym zobowiązał się on, pamiętając o zaszczytnej roli żołnierza Ludowego Wojska określonej w projekcie Konstytucji, do jeszcze lepszych wyników indywidualnych i wszechstronniejszego przygotowania swego pododdziału do nadchodzącego Przeglądu Generalnego.

por. Margules

Nasz felieton

Kłopoty szer. Szybkowskiego

Jazda była niesamowita.

„Pobieda" szer. Szybkowskiego pędziła, nie zważając na terenowe przeszkody, rowy i płoty, z taką łatwością, jakby sunęła po gładkiej nawierzchni asfaltowej jezdni. Ociężałe i jak z ołowiu odlane nogi kierowcy nie były w stanie panować nad pedałami.

Z każdym kilometrem „Pobieda" zachowywała się coraz dziwniej. Jej świecąca srebrnym połyskiem maska uśmiechała się złośliwie, a wreszcie przedni zderzak na kształt długich ramion wyciągnął się i chwycił w pół ciężko dyszącego z przerażenia szer. Szybkowskiego.

Wszystko zawirowało przed oczyma kierowcy, znikł samochód-prześladowca, który niewiadomo dlaczego mimo dwuletniej współpracy męczył szer. Szybkowskiego. Tylko dziwnie znajomy głos: — „Wstawać, — pobudka! Pobudka!" — coraz natarczywiej docierał do świadomości żołnierza.

— „Wstawać, szer. Szybkowski"! — usłyszał już zupełnie wyraźnie, umęczony niesamowitym snem kierowca i otworzył nareszcie oczy.

Przed nim stał dyżurny podoficer kompanii. Pomimo panującego w pokoju półmroku żołnierz zauważył, że dyżurny był czymś przejęty i z niepokojem przyglądał się szer. Szybkowskiemu.

— Co Wam jest, dlaczego jesteście tak spoceni? —

Szybko wróciła rzeczywistość, kierowca wyskoczył z łóżka i zameldował z postawy zasadniczej:

— Obywatelu plutonowy! Melduję, że „Pobieda" Nr. D 005... podczas snu wściekła się za wyniki zeszłorocznego Przeglądu Generalnego.

— Aha. Przypominam sobie — powiedział dyżurny. — To właśnie Wy nie byliście w roku ubiegłym przygotowani do Przeglądu. Byliście nawet „bohaterem" w gazetce kompanijnej. Ale, jeszcze nie jest za późno wyciągnąć dla siebie z tego wnioski. Idźcie na gimnastykę, a po rozprowadzeniu do zajęć zajdziecie do mnie, to porozmawiamy. Poradzę Wam, jak należy się w tym roku przygotować do Przeglądu.

Nie minęło dwie godziny, gdy szer. Szybkowski stawił się do swego d-cy drużyny, bo on właśnie w tym dniu pełnił służbę. D-ca trzymał w ręku jakiś stary zeszyt i podkreślał w nim coś ołówkiem.

— Siadajcie Szybkowski. Powiedzcie mi, czy zrozumieliście na czym polegał Wasz błąd i czy możecie samodzielnie wyciągnąć z niego wnioski? Tu mam zeszłoroczne notatki z Przeglądu, gdzie obok Waszego nazwiska jest wykaz licznych usterek, które stwierdziłem w powierzonym Wam samochodzie w przededniu Przeglądu Generalnego. Pamiętacie, jak ZMP-owcy prawie całą noc pracowali przy Waszym wozie, aby te usterki usunąć. Pamiętacie również na pewno, jak przedstawiono Was w postaci pokracznego żółwia ciągnionego na holu przez lepszych kierowców. No i naszą rozmowę, która, o ile sobie przypominam, nie była bardzo przyjemna dla Was.

Zacytuję Wam, jakie stwierdziłem wtedy braki:

1) w trzecim ogniwie akumulatora nie było przepisowego poziomu elektrolitu;

2) filtry: powietrzny i benzynowy nie były przemyte i oczyszczone z osadu;

3) końcówka przewodu benzynowego przy gaźniku była źle uszczelniona;

4) pas wentylatora był słabo naciągnięty;

5) tylny most „gubił" oliwę (mówiliście wtedy, że sądziliście, iż nie zajrzę pod wóz

6) narzędzia kierowcy były zardzewiałe i brak było dwóch kluczy;

Nasza drużyna otrzymała ocenę bardzo dobrą (w tym i Wasz wóz), nie była to jednak Wasza zasługa, gdyż ZMP-owcy drużyny wzięli Was „na hol" i usunęli ujawnione usterki pracując w nocy. Wiem że jesteście ambitni i przeżywaliście ten fakt głęboko, ale jako żołnierzowi radzę wyciągnąć z tego wnioski. Chcę Wam pomóc i dlatego radzę:

1) Zmienić swój stosunek do służby, t. zn. poznać służbę żołnierską.

2) Do Generalnego Przeglądu przygotowywać się systematycznie, codziennie a nie na dwa dni przed Przeglądem.

3) Codziennie sprawdzać działanie i stan techniczny mechanizmów swego samochodu, usuwając choćby najmniejsze usterki i dzieląc te czynności na sprawdzenie:

— silnika
— instalacji elektrycznej
— układu zasilania
— układu chłodzenia
— układu smarowania
— skrzyni biegów i wałów pędnych
— tylnego i przedniego mostu
— mechanizmu kierowniczego i zawieszenia
— nadwozia i ogumienia
— narzędzi i wyposażenia saperskiego.

— Jeżeli będziecie — mówił dalej d-ca drużyny — systematycznie sprawdzać stan techniczny pojazdu, to w przeddzień Przeglądu pozostanie Wam tylko umycie wozu i postawienie go na placu przeglądowym.

Czy zrozumieliście mnie?

— Tak jest, Ob. Plutonowy!

— Czy macie jakieś pytania?

— Nie mam, chociaż początkowo chciałem zapytać o datę tegorocznego Przeglądu, jednak teraz postanowiłem tak pracować, aby nawet jutrzejsza data nie zaskoczyła mnie.

— Życzę Wam powodzenia szer. Szybkowski. Możecie odejść do pracy.

Gdy szer. Szybkowski wchodził do garażu zdawało mu się że „Pobieda" Nr. D 005... mrugnęła do niego figlarnie lewą latarnią.

P.K.U.

Kpt. Z. Wilamowski

EWAKUACJA CIAGNIKOW W ZIMIE

W czasie działań bojowych traktory artyleryjskie niejednokrotnie muszą pokonywać trudno przekraczalne odcinki terenu. Często zdaża się, że na przeszkodzie dalszemu marszowi staną zapory celowo wybudowane przez nieprzyjaciela.

Unieruchomienie traktora z powodu jednej z tego rodzaju przeszkód opóźnia wykonanie zadania bojowego i powoduje, że traktor wraz z działem może stać się łatwym celem dla artylerii i miotaczy min nieprzyjaciela. Podstawowym zatem obowiązkiem kierowcy traktora i całego działonu jest opanowanie umiejętności szybkiego i sprawnego ewakuowania traktora z miejsca zagrzęźnięcia.

Rzecz jasna, że sposób ewakuacji nie może być w każdym wypadku jednakowy. Zależy on od rodzaju zagrzęźnięcia oraz możliwości ewakuacji które posiadamy.

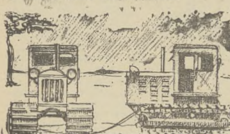
Zapoznajemy się więc obecnie po kolei z różnymi sposobami ewakuacji, zaczynając od najprostszych:



Rys. 1.

EWAKUACJA SIŁAMI DZIAŁONU I TRAKTORA.

Najprostszym, a zarazem najwygodniejszym sposobem ewakuacji traktora jest samowyciąganie. Najczęściej stosowane bywają dwa rodzaje samowyciągania a to: — samowyciąganie za pomocą liny — samowyciąganie za pomocą pnia drzewa. Sposób pierwszy, tj. samowyciąganie za pomocą liny stosujemy do wyciągania traktora z ugrzężnięć w przeszkodach terenowych, jak bagno, rów, głęboki wykrot itp. oraz ze sztucznych przeszkód, wykonywanych przez nieprzyjaciela.



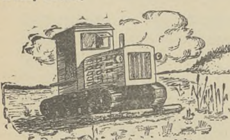
Rys. 2.

Sam sposób wygląda następująco. Do dolnych ogniw gąsienic przywiązujemy długą linę, mocując ją z kolei do drzewa, specjalnie zakopanego pala itp. Na skutek obrotu gąsienicy nawija się na nią lina, wyciągając równocześnie traktor z zagrzęźnięcia. (Rys. 1).

Niejednokrotnie zdarzyć się może jednak, że w terenie (szczególnie bagnistym) brak będzie możliwości trwałego zamocowania liny.

W takim wypadku najlepiej jest posłużyć się pomocą drugiego traktora, używając go jako punkt oporowy (Rys. 2).

Traktor oporowy winien być ustawiony prostopadle do traktora zagrzęźniętego. Linę holowniczą przekładamy wówczas pod gąsienicami traktora oporowego i mocujemy do wahaczy lub kół nośnych po przeciwnej stronie.



Rys. 3.

W wypadku, gdy ustawienie traktora oporowego w tym położeniu jest niemożliwe (np. w terenie bagnistym) traktor oporowy zbliża się po specjalnie przygotowanej nawierzchni (kłody lub wiązki faszyny ułożone co 1 m.) tyłem do traktora zagrzęźniętego. Linę holowniczą mocujemy wówczas do haków holowniczych traktora oporowego oraz do dolnych ogniw gąsienic traktora zagrzęźniętego. Przy tym systemie ewakuacji pamiętać musimy, że traktor oporowy winien mieć włączona przekładnię i hamulce

SAMOWYCIĄGANIE ZA POMOCĄ PNIA DRZEWA

jest drugim sposobem ewakuacji traktora siłami własnymi i działonu. Stosujemy go najczęściej w przypadku ugrzęźnięcia w bagnie, piasku lub sypkim śniegu.

System ten polega na przymocowaniu do gąsienic zagrzęźniętego traktora pnia drzewa o średnicy 20 — 30 cm. Traktory wydobywa się z zagrzęźnięcia przez najechanie o własnej mocy na bal i osiągnięcie twardego gruntu (rys. 3).

Przy omawianym sposobie, gdy do twardego gruntu dzieli nas większa odległość, pień drzewa należy kilkakrotnie odwiązywać i powtórnie mocować.

Wykonywanie tej pracy kilkakrotnie, przywiązywanie pnia do gąsienic liną jest bardzo niepraktyczne i męczące.

W takim wypadku najlepiej jest posłużyć się racjonalizatorskim sposobem polegającym na przymocowywaniu bala za pomocą „pazura" zamocowanego do gąsienic traktora.

Przy sposobie tym ponadto użyć możemy kilka pni równocześnie co znacznie przyśpieszy i ułatwi ewakuację.

Tyle o sposobach najprostszych. Teraz zaś zastanówmy się, co robić w wypadku poważniejszego zagrzęźnięcia, gdy obie wyżej omówione metody nie odnoszą pożądanego skutku.

SAMOWYCIĄGANIE TRAKTORA ZA POMOCĄ BLOKÓW.

Sposobem tym jest samowyciąganie traktora za pomocą bloków. Stosujemy go najczęściej przy ewakuacji z leji bomb lub pocisków, wyrw terenowych itp.

W pierwszym rzędzie rozpinamy gąsienice i rozkładamy je przed traktorem, po czym mocujemy linę holowniczą jednym końcem do haka holowniczego ewakuowanego traktora, a drugim do koła napędowego. Lina holownicza jest przy tym, jak pokazuje to rysunek przewinięta przez blok zamocowany do punktu oporowego (drzewo itp.).



Rys. 4.

Czynność tę przeprowadzamy dla każdej gąsienicy oddzielnie. Wydobycie traktora dokonuje się przez nawijanie liny holowniczej na koło napędowe i ruch traktora po gąsienicy.

Sposób ten nie nadaje się jednak do ewakuacji wszystkich traktorów gąsienicowych. Skuteczność jego uwarunkowana jest rodzajem koła napędowego.

Kierowco dbaj o gąsienice traktora

Podstawą dbałości o gąsienice jest w pierwszym rzędzie właściwy sposób konserwacji gąsienic. Pamiętajmy zatem, że wrogiem nr 1 gąsienic jest szybka jazda po bruku, ostre, raptowne skręty, nagłe ruszanie i gwałtowne hamowanie.

Głównym warunkiem utrzymania gąsienic w należytym stanie jest właściwa ich konserwacja i częsta kontrola. Usunięcia na czas nadmiernego luzu, lub przyczyny ciężkiego obracania się rolki oporowej uchroni część bieżną traktora od poważniejszych uszkodzeń.

Obsługa gąsienic traktora polega w pierwszym rzędzie na regularnym sprawdzaniu stanu sworzni łączących ogniwa. Wysunięcie się bowiem podczas jazdy niezabezpieczonego sworznia może spowodować nagłe rozerwanie się gąsienicy i uszkodzenie traktora. Kierowca winien zatem codziennie badać stan sworzni i ich zabezpieczenie.

Dalszym obowiązkiem kierowcy traktora jest codzienny przegląd stanu poszczególnych ogniw gąsienic; ogniwa pęknięte należy natychmiast wymienić na nowe.

Ważnym elementem właściwej konserwacji gąsienic jest również stała troska ze strony kierowcy o ich właściwe napięcie.

Winno ono być przystosowane do rodzaju nawierzchni po której odbywać się będą marsze (np. drogi bite — miękkie, drogi polne i leśne).

Najprostszym sposobem zbadania naciągu gąsienicy jest zmierzenie w górnej części opuszczenia się jej pod wpływem własnego ciężaru tzn. ustalenie liczby ogniw zwisających luźno za kołem napędowym.

Wskazówką ogólną jest zmniejszenie naciągu w czasie jazdy po terenie błotnistym lub po grząskim, topniejącym śniegu.

Jeśli śruby regulacyjne są już całkowicie wykręcone a naciąg jest jeszcze za mały, należy usunąć jedno lub dwa ogniwa i po złączeniu naciąg wyregulować.

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

JAK MASKOWALIŚMY PRZEMARSZ KOLUMNY SAMOCHODOWEJ

Pamiętając o starannym maskowaniu swych samochodów w czasie zimowej szkoły ognia kierowcy i specjaliści samochodowi w jednostce oficera Niwińskiego postanowili zabrać ze sobą szereg materiałów,



Rys. 1.

celem ukrycia pojazdów przed ćwiczebnym np-lem. Były to pomalowane na biało plandeki do okrycia wozów po rozmieszczeniu ich w zaśnieżonym terenie oraz drągi z nawiniętym na nie drutem kolczastym, dla niszczenia śladów, jakie pozostawia po sobie przejeżdżająca po śniegu kolumna samochodowa.

Z odbytych lekcji z wyszkolenia bojowego kierowcy jedn. ofic. Niwińskiego wiedzieli, że ślady samochodów na śniegu mogą wskazać lotnikowi n-pla stanowiska ogniowe baterii, rejony zakwaterowania,



Rys. 2.

magazyny mps, amunicji itp. mimo, że obiekty te będą same doskonale zamaskowane. W czasie zimowych ćwiczeń postanowili więc dokładnie niszczyć ślady swych samochodów, aby przeprowadzone ćwiczenia były jak najbardziej zbliżone do prawdziwych działań bojowych.

Dlatego podczas marszu kolumny samochodowej w terenie ostatni samochód ciągnął po śniegu długi drąg z przymocowanymi do niego, ciasno splecionymi gałęziami (rys. 1).

Kolegom, którzy nie przygotowali sobie zawczasu takiego urządzenia żołnierze jedn. ofic. Niwińskiego radzą użyć z niemniejszym powodzeniem korony ściętego drzewa, którego gałęzie doskonale zmiatają ślady przejścia samochodów (rys. 2) zwłaszcza na świeżym śniegu.

kpr. S. Tomala

Z doświadczeń ZIMOWEJ szkoły OGNIA

W okresie zimowym znaczna część żołnierzy kierowców odbyła trudny egzamin ze swych umiejętności bojowych i fachowych. Były to ćwiczenia — zimowej szkoły ognia, na której samochody WP jeszcze raz wykazały swą pełną wartość bojową w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych.

PRZEWÓZ AMUNICJI W ZIMIE

Plut. Adam Jaskierski przodujący podoficer naszej służby tak opisuje udział żołnierzy - kierowców w ćwiczeniach jednej z jednostek artylerii:

— Kompania samochodowa N-tej jednostki ppanc., z którą wyjechałem na zimowe ćwiczenia miała za zadanie dowieźć amunicję na wyznaczone pozycje. Z chwilą otrzymania ćwiczebnego rozkazu zebrali się z inicjatywy organizacji ZMP-owskiej wszyscy kierowcy i mechanicy pododdziału celem omówienia oczekujących nas zadań.

Powiedzieliśmy sobie jasno, że nasze samochody przeznaczone do transportowania amunicji muszą być w 100% sprawne. Szczególną uwagę zwrócić należało na część bieżną pojazdu. Wszystkie opony zostały więc zaopatrzone w łańcuchy przeciwślizgowe, a działanie resorów, hamulców: nożnego i ręcznego dokładnie skontrolowane.

Troskliwemu przeglądowi poddano wszystkie skrzynie ładunkowe oraz zamki skrzyń. W celu uniknięcia możliwości pożaru elektrycy przejrzeli dokładnie instalację elektryczną pojazdów a mechanicy sprawdzili stan rur wydechowych i czystość tłumików. Poza tym każdy samochód zaopatrzono w gaśnice. Pouczono również kierowców, że w czasie przewozu amunicji niedopuszczalne jest przetrzymywanie na samochodzie materiałów łatwopalnych (m in. zapasowych mps).

Podczas załadunku amunicji ściśle przestrzegaliśmy ustawiania skrzynek z pociskami, tak aby znajdowały się one w poprzek skrzyni ładunkowej. Wiedzieliśmy bowiem, że nie przestrzeganie tej zasady może doprowadzić do wybuchu. Wszystkie skrzynki z amunicją umocowaliśmy bardzo dokładnie, a wolne miejsca zostały wypełnione pustą tarą drewnianą. Dzięki temu nasz ładunek był dobrze unieruchomiony na samochodach i mimo swego dużego ciężaru nie suwał się po skrzyniach ładunkowych nawet przy jeździe po nierównościach. Równomierne rozłożenie ciężaru na całej powierzchni ładunkowej zapewniało również jednakowe obciążenie wszystkich kół, co w czasie jazdy zimowej posiada szczególne znaczenie. W celu zabezpieczenia amunicji przed opadami śnieżnymi wszystkie skrzynki okryliśmy szczelnie brezentem.

Ładując amunicję pamiętaliśmy o radach oficera Głucha, doświadczonego samochodziarza, który uprzedzał nas, że przy przewożeniu amunicji artyleryjskiej nie jest konieczne ładowanie samochodu do jego pełnej nośności. W zależności od stanu dróg, warunków i odległości przewożenia dopuszczalne jest załadowanie w 80 a nawet w 70%. W żadnym jednak wypadku samochód nie powinien być obciążony ponad swą nośność. Pouczenia oficera Głucha stały się dla nas szczególnie cenne w czasie ostatniej zimy, gdy nasze pojazdy miały do pokonania ciężką drogę terenową, a pokrywa śnieżna dochodziła do 45 cm.

Oprócz kierowców do transportu wyznaczeni byli żołnierze, którzy konwojowali ładunek. Poza nimi nikt inny nie mógł być przewożony samochodami z amunicją.

W czasie jazdy kolumna nasza posuwała się z szybkością nie większą niż 20 — 30 km/godz., a to między innymi z uwagi na śliską nawierzchnię. Odległość między poszczególnymi samochodami wynosiła nie mniej niż 30 m. Celem zwrócenia uwagi na kolumnę transportującą amunicję wywiesiliśmy — zgodnie z przepisami — na pierwszym i ostatnim samochodzie z daleka widoczne chorągiewki.

Szczególne środki ostrożności zastosowaliśmy dla uniknięcia pożaru. Surowo zabronione zostało palenie papierosów tak na skrzyniach ładunkowych, jak również w kabinach kierowców nawet w czasie postoju. Zakaz palenia ognia (ognisko, kuchnia) obowiązywał nas w odległości poniżej 50 m od samochodu załadowanego amunicją. Kierowców i wszystkich żołnierzy w transporcie zapoznaliśmy powtórnie z instrukcją p. pożarową, a więc aby w wypadku pożaru silnika zamknąć dopływ benzyny nie przerywając pracy silnika. Ogień należy stłumić za pomocą gaśnicy lub nawet płaszczem, kożuchem, kocem czy brezentem. Płonący samochód należy izolować ażeby ewentualne wybuchy nie objęły swym zasięgiem innych samochodów. Przypomnieliśmy również żołnierzom, że przy zapalaniu się opakowania, zawierającego amunicję całkowicie przygotowaną do użycia, wybuchy jej zaczynają się dopiero po 8—10 min. od chwili, kiedy rozpoczął się intensywny ogień

W przypadku uszkodzenia jednego samochodu i konieczności pozostawienia go w drodze d-ca kolumny miał wydzielić żołnierzy dla jego ochrony. Do tego jednak nie doszło. Cały bowiem transport, dzięki wysokiej sprawności wszystkich samochodów dotarł na stanowiska ogniowe naszej artylerii.

Plut. M. Fonczek

Jazda w czasie ROZTOPÓW

Wielu kierowców zgodzi się bez wątpienia z tym, że jazda w okresie zimowym — zwłaszcza, gdy drogi pokrywała gołoledź lub zaspy śnieżne — nie należała do rzeczy łatwych. Ale zimę mamy już prawie za sobą. Jedynie, jako pozostałość po obfitych opadach śnieżnych napotykamy w czasie wyjazdów i ćwiczeń w terenie rozmokłe drogi i pola, olbrzymie kałuże wody oraz wezbrane strumienie i rzeczki, które — zdawałoby się — są nie do pokonania przez nasze samochody. Wieloletnie doświadczenie kierowców Armii Radzieckiej oraz kierowców I i II Armii WP wykazało jednak, że jazda taka, nawet w terenie w czasie roztopów, jest zupełnie możliwa — oczywiście przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności i podstawowych zasad jazdy.

Jak twierdzą doświadczeni żołnierze-kierowcy przed wjechaniem na rozmokły odcinek wskazane jest zatrzymać samochód na suchym gruncie, wysiąść, obejrzeć dokładnie niebezpieczny odcinek i w razie potrzeby wzmocnić go jakimś podręcznym materiałem (gałęzie, darnina, chrust itp.). Błotniste odcinki drogi lub terenu, o ile nie są one zbyt duże i nie mają wybojów, kamieni i innych przeszkód mogących spowodować uszkodzenie samochodów, należy pokonywać jadąc z normalną szybkością. Dlatego na takich odcinkach nie będzie wskazane zatrzymywanie samochodów, jak również przełączanie biegów.

Na łąkach w rozmokłym terenie zaleca się jechać tak, aby koleina poprzedzającego samochodu, o ile jest głęboka, a grunt słaby znalazła się pomiędzy kołami następnego pojazdu (patrz rys.). Jest to jednak możliwe jedynie na odcinkach prostych i w szerokim terenie. Na zakręcie wąskiej drogi koła najczęściej wpadają do starej koleiny, z której wydobycie się jest nieraz bardzo trudne. Zatrzymanie samochodu nawet na podmokłej łące jest ryzykowne, ponieważ mogą nastąpić trudności przy ponownym ruszeniu z miejsca na skutek zmniejszonej przyczepności kół, których



Jazda obok poprzedniego śladu — dobrze.

poślizg spowoduje zdarcie darniny, kończące się najczęściej zupełnym ugrzęźnięciem samochodu w błocie.

Dlatego też, jeśli tylko zauważymy poślizg kół, należy natychmiast przerwać jazdę do przodu i starać się wyprowadzić samochód na tylnym biegu. Jeśli to nie pomoże należy wzmocnić grunt podkładając pod koła deski, kamienie, chrust lub inny materiał. W razie gdyby i to nie odniosło skutku ugrzęźnięty samochód należy wyciągnąć za pomocą innego pojazdu.

Niektórzy doświadczeni kierowcy zalecają przejeżdżać grząskie i błotniste odcinki ze zniżonym przynajmniej o połowę ciśnieniem w dętkach, aby w ten sposób zmniejszyć nacisk jednostkowy na grunt. Sposób ten jednak należy stosować tylko w ostatecznym przypadku. Po wyjechaniu na twardy grunt ciśnienie w dętkach należy natychmiast doprowadzić do normalnego, gdyż jazda przy zniżonym ciśnieniu niszczy osnowę opony.

Jeśli na trasie jazdy znajduje się rzeka bez zorganizowanej przeprawy należy przede wszystkim wyszukać samemu bród,



Jazda w koleinach — źle.

a następnie przeprowadzić jego rozpoznanie: głębokość i szerokość brodu, szybkość prądu, stan gruntu dna i brzegu rzeki, stan podejść do brodu i wyjść z niego. Szczególną uwagę należy zwrócić, aby samochody nie grzęzły w miękkim gruncie przed rozpoczęciem przeprawy lub na drugim brzegu rzeki po przeprawie.

Technika jazdy przez bród jest następująca: przede wszystkim podczas jazdy nie zatrzymywać się w wodzie, aby uniknąć ugrzęźnięcia kół w zamulonym dnie rzeki. W tym celu trzeba jechać na jednym z niższych biegów, aby nie zaszła potrzeba przełączania go podczas przejazdu. Głęboki bród może spowodować zalanie tłumika wodą: w tym wypadku trzeba na tłumik włożyć wąż gumowy, odprowadzić jego koniec do góry i umocować w tym położeniu. Jeśli gaźnik nie ma filtru powietrza, należy wąż gumowy nałożyć także na rurę powietrzną gaźnika. Chłodnicę z przodu można osłonić dyktą lub brezentem, aby wietrznik nie rozbryzgiwał wody na przyrządy zapłonowe.

Na przeprawie zorganizowanej samochody i pojazdy gąsienicowe poruszają się zawsze z małą szybkością, kolejno, przy czym następny samochód zaczyna przeprawę po wyjściu na przeciwległy brzeg poprzedniego. W korzystnych warunkach odległości te mogą być skrócone według wskazówek komendanta punktu przeprawowego. W zależności od charakteru dna brodu komendant punktu przeprawowego ustala ilość pojazdów, które można przepuścić po jednym śladzie.

Trzeba jeszcze zaznaczyć, że brody na rzekach górskich są nadzwyczaj zmienne; głębokość brodu zmienia się nie tylko w ciągu roku, ale i w ciągu dnia.

Po powrocie do jednostki z ćwiczeń, podczas których pokonywaliśmy rozmokłe tereny czy brody należy poddać samochód szczególnie troskliwemu przeglądowi technicznemu. Pamiętajmy, że pozostałości wody lub błota działają szkodliwie na wiele zespołów samochodu i mogą wpływać na przedwczesne ich zniszczenie.

plut. M. Fonczek



Miesiąc marzec jest szczególnie niebezpieczny dla naszych pojazdów. Częsta zmiana pogody, przelotne opady śnieżne i odwilż sprawiają, iż wszelki ruch kołowy winien odbywać się na drogach ze wzmożoną ostrożnością.

Pamiętajcie, że przyczyną wypadku będzie w pierwszym rzędzie przekroczenie dozwolonej szybkości w czasie jazdy. Dlatego przypominamy, że jazda poza miastem może odbywać się na mokrej i śliskiej nawierzchni z szybkością:

dla samochodów ciężarowych	*20 — 30 km/godz.*
dla samochodów osobowych	*30 — 45 km/godz.*

zaś w mieście

dla samochodów ciężarowych	*20 km/godz.*
dla samochodów osobowych	*30 km/godz.*

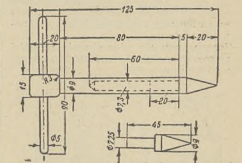
Naprawiamy ogumienie

Często w czasie jazdy samochodem „łapiemy" w drodze gwoździa. Kierowca z przykrością stwierdza, że opona i dętka są przebite. Z przykrością zatrzymuje się dla założenia zapasowego koła.

Bardziej przykro wygląda sprawa, gdy ponownie następuje przebicie. Zapasowego koła już nie ma. Trzeba na poczekaniu zawulkanizować dętkę, a jazdę kontynuujemy dalej na oponie, która ma przebicie po gwoździu.

Rys. 1.

Wprawdzie otwór po przebiciu jest mały, tym niemniej dostanie się przez niego do wnętrza opony jak i w warstwy składowe dużo piasku i wilgoci. W rezultacie już po paruset kilometrach jazdy, straty są nie do odrobienia.



Rys. 2.

Istnieje jednak sposób wypraktykowany przez Jarosławskie Zakłady Gumowe, mogący uchronić oponę od niepotrzebnego zniszczenia po przebiciu.

Otwór po przebiciu powinien być zabezpieczony gumowym grzybkiem, włożonym od wewnątrz opony.

Rysunek 1 przedstawia taki grzybek o najbardziej trafnie dobranych wymiarach. Na rysunku 2 mamy przyrząd umożliwiający włożenie grzybka do otworu. Jest to prosty, drążony trzpień metalowy, zakończony stożkową wkładką o tej samej zewnętrznej średnicy. Dzięki dokładnemu wymiarowaniu na rysunku będziemy mogli bardzo łatwo wykonać przyrząd. Metodę użycia grzybka gumowego do zatykania otworów po przebiciu pokazują rysunki 3, 4, 5.



Rys. 3.

Rys.4.

Rys.5.

Wciskamy więc trzpień z wkładką od zewnątrz w otwór po gwoździu; po przejściu go na wewnętrzną stronę opony, wyjmujemy wkładkę i wsuwamy w trzpień, grzybek nasmarowany klejem do gumy. Smarujemy oczywiście jego nóżkę i spód grzybka. Następnie powoli wyciągamy trzpień, dociskając równocześnie grzybek od wewnątrz opony.

Po usunięciu trzpienia obcinamy wystającą część grzybka do równej płaszczyzny z bieżnikiem.

A. Żymirski

TECHNIKA

U NAS

Motoryzacja w krajach socjalizmu służy w najszerszym zakresie człowiekowi. Pomaga mu w pracy i zaspakaja jego codzienne potrzeby — spełnia więc właściwe zadanie. Oto nowe radzieckie samochody - cysterny zbudowane na podwoziu ciężarówek Gaz-51 do przewozu... mleka do rejonowych punktów sprzedaży. Dzięki nim ludzie pracy mają zawsze świeże produkty.



U NICH

Lecz tam, gdzie rządzi jeszcze kapitalizm, motoryzacja jest używana do innych zupełnie celów. Służy ona jedynie garstce wyzyskiwaczy, reakcyjnym rządom podporządkowanym amerykańskim imperialistom. Oto jedzie samochód z napisem „żandarmeria", symbolizuje on na ulicach zachodnio - niemieckich miast, przez które przejeżdża, odradzanie się hitlerowskiego Wehrmachtu i ucisk mas ludowych.



Por. A. Gargasz

USUWANIE OSADU WĘGLOWEGO

W czasie eksploatacji samochodów powstaje często konieczność usunięcia osadu węglowego z komór spalania silników. Jest to zagadnienie bardzo ważne i dlatego nie należy w czasie obsługi technicznej oszczędzać na czasie, ale zawsze w porę dokonać oczyszczenia silnika z osadu węglowego.

Są dwa zasadnicze źródła tworzenia się osadu. Pierwszym źródłem jest samo paliwo. Każde paliwo zawiera zawsze pewne ilości substancji smolistych, których część nie ulega spaleniu i osadza się w rurze ssącej i w komorze spalania silnika. Pod wpływem wysokich temperatur, substancje te częściowo koksują i tworzą twardy i trudny do usunięcia osad węglowy. Jeżeli chodzi o paliwo, to również jego niecałkowite spalanie się jest przyczyną powstania dużych ilości osadu węglowego.

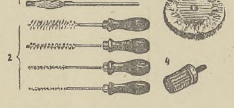
Drugim źródłem jest olej silnikowy, który dostaje się w nadmiernej ilości do komory spalania. Dodatkowym wreszcie źródłem powstania osadu jest pył dostający się do cylindrów z zasysanym powietrzem.

Osad ten, albo jak go się często nazywa „nagar" powoduje szereg niesprawności silnika. Wyliczę najważniejsze z nich. Osad ten posiada bardzo niski współczynnik przewodzenia ciepła i dlatego utrudnia odprowadzenie ciepła z komory spalania przez jej ścianki, przez dna tłoków i ścianki cylindrów. W następstwie tego silnik przegrzewa się, powstaje samozapłon a nieraz i detonacyjne spalanie mieszanki. Doprowadza to do spadku mocy silnika i do zwiększenia się zużycia paliwa. Utworzenie się osadu na pierścieniach tłokowych, w ich żłobkach w tłokach utrudnia pracę pierścieni i powoduje dostawanie się do komory spalania znacznych ilości oleju silnikowego.

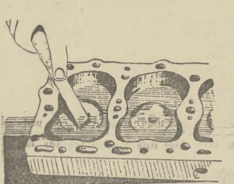
Następuje silne zanieczyszczenie świec, powstaje coraz większa warstwa osadu w komorze spalania i zużywa się nadmierna ilość oleju silnikowego.

Poza tym cząstki osadu dostają się w czasie pracy silnika między współpracujące elementy. Ze względu na to, że cząstki osadu posiadają dużą twardość, powoduje to zwiększenie zużycia tłoków gładzi cylindrowych, gniazd zaworów itd.

Powstający na elektrodach świec zapłonowych osad utrudnia powstanie iskier, zmniejsza ich siłę, co ma wpływ na pracę silnika. Osad ze świec należy usuwać możliwie często najlepiej już po 1000 km przebiegu.



Rys. 1. Szczotki do oczyszczania z osadu głowicy cylindrów i prowadnic zaworów. (1, 2 — szczotki do oczyszczania prowadnic zaworów; 3, 4 — szczotki dla oczyszczania głowicy cylindrów).



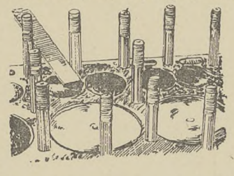
Rys. 2. Oczyszczanie z osadu głowicy cylindrów.

Usuwanie osadu węglowego z silników motocyklowych należy przeprowadzać po 10 000 km, a z silników samochodowych po 12 000 km przebiegu.

Należy pamiętać, że w wypadku powstania znacznej ilości osadu trzeba natychmiast przystąpić do oczyszczenia.

W celu usunięcia osadu należy zdjąć głowicę cylindrów uważając, aby nie zniszczyć uszczelki. Osad ze ścian komór spalania, dna tłoków i z zaworów usuwa się przy pomocy szerokiego skrobaka, albo szczotki drucianej (najlepiej, gdy jest ona umocowana w uchwycie ręcznej, elektrycznej wiertarki). W celu zmiękczenia osadu należy na parę godzin przed zeskrobywaniem wlać, po wykręceniu świec w cylindry nagrzanego silnika niewielką ilość nafty. Przy usuwaniu osadu, gdy oba zawory są zamknięte tłok każdego czyszczonego cylindra zaleca się ustawić w górne martwe położenie, aby nie dopuścić do dostania się zeskrobanego osadu do wnętrza silnika.

Ponieważ na chropowatych powierzchniach osad osadza się szybciej i ściślej niż na gładkich zeskrobując osad z tłoków przy pomocy skrobaka należy uważać, aby nie podrapać oczyszczanej powierzchni. Skrobak powinien posiadać dostateczną szerokość, a szczotki druciane mogą być stosowane przy usuwaniu osadu tylko ze ścianek kadłuba i głowicy silnika tworzących komory spalania, a nie z dna tłoków. Przy tłokach i głowicy cylindrów



Rys. 3. Oczyszczanie z osadu tłoków i zaworów.

ze stopu aluminiowego należy zeskrobywanie przeprowadzać bardzo ostrożnie. Po usunięciu osadu z dna tłoków, ze ścianek komory zaworowej i z talerzyków zaworów należy, podnosząc po kolei zawory, usunąć z roboczej powierzchni zaworów i ich gniazd osad przy pomocy mosiężnej lub miedzianej płytki, następnie przetrzeć te powierzchnie szmatką zmoczoną w nafcie.

Zeskrobywany osad należy dokładnie usunąć z głowicy i kadłuba silnika szczotką i wszystkie powierzchnie przetrzeć szmatką lub pędzlem zwilżonym naftą.

Usunięcie osadu można przeprowadzić w wyjątkowych przypadkach i bez zdejmowania głowicy cylindrów, a to drogą wlania do cylindrów nafty lub spirytusu denaturowego. W tym celu należy:

a) zagrzać silnik,

b) po wykręceniu świec wlać do każdego cylindra po 20 — 30 cm^3 nafty lub spirytusu, denaturowego.

c) wkręcić świece i zostawić tak silnik na 10 do 12 godzin,

d) po tym czasie należy uruchomić silnik i dać mu pracować na małych obrotach tak długo, aż na arkuszu papieru przystawionego przy wylocie tłumika przestaną osadzać się części osadu.

Po usunięciu osadu tym sposobem należy zmienić olej w misce olejowej silnika. Czynności usuwania osadu pierwszą metodą najlepiej połączyć z kolejną zmianą oleju silnika.

FIZYKA SAMOCHODOWA

DLACZEGO W ZIMIE MUSIMY SPUSZCZAĆ WODĘ Z SILNIKA?

Dla wyjaśnienia tego pytania musimy rozpatrzyć jedno ze zjawisk fizycznych, a mianowicie zmianę objętości ciał przy topnieniu i twardnieniu.

Przypomnijmy sobie co dzieje się z cieczami przy ich gęstnieniu, przy przechodzeniu ich w stan stały. Teraz w zimie, widzimy często w naczyniach zgęstniały smar czy olej. Po wlaniu ciepłego oleju do naczynia powierzchnia jego jest gładka, po zgęstnieniu jest ona lekko wklęsła. Możemy sami zrobić małe doświadczenie: zapalmy świeczkę i gdy wokół knota zbierze się trochę stopionej stearyny, przechylmy świeczkę i wylejmy stearynę na jakąś równą powierzchnię. W miarę gęstnienia, w kropli stearyny utworzy się wgłębienie. Podobnie i wiele innych doświadczeń wykazało, że **większość cieczy przy gęstnieniu zmniejsza swą objętość.**

Jest jednak kilka ciał, między innymi woda, która zachowuje się właśnie odwrotnie. I to jest przyczyną dodatkowych zajęć kierowców w zimie. Z życia codziennego wiemy, że kra lodowa pływa po wodzie. Lód więc jest lżejszy od wody. Woda, krzepnąc zwiększa bowiem swą objętość i to bardzo znacznie, bo około 10%, innymi słowy 1 cm^3 wody daje 1,09 cm^3 lodu. Gdybyśmy lód chcieli sprowadzić przemocą do objętości, jaką zajmował w stanie ciekłym, należałoby w tym celu użyć olbrzymiego ciśnienia, wynoszącego wiele tysięcy atmosfer. Jeżeli zatem woda zamarza w naczyniach zamkniętych wywierać będzie takie właśnie ciśnienie na ściany naczynia. Najmocniejsze stalowe, czy żeliwne naczynia pękają w takich warunkach.



Rozerwanie napełnionej wodą grubej kuli żeliwnej umieszczonej w naczyniu z lodem.

Rozumiemy już teraz dlaczego kadłub. głowica silnika, czy chłodnica musi pęknąć, jeżeli w niej zamarznie woda. Staje się jasnym więc, dlaczego musimy bezwzględnie spuszczać w zimie wodę z układu chłodzenia silnika, i nie wolno nam liczyć, że „może uda się i nie peknie".

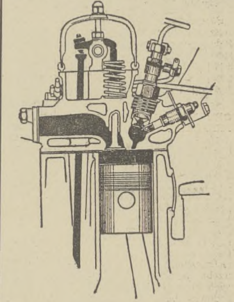
Co pisze:

Автомобильная и тракторная ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Firma Daimler-Benz (Niemcy Zachodnie) produkuje małolitrażowy silnik wysokoprężny 170 D (0M 636) o mocy 38 KM. przy 3 200 obr/min. Obecnie jest to jedyny silnik tego rodzaju zastosowany na podwoziu osobowego samochodu.

Silnik zaprojektowano na podstawie dawniej produkowanego modelu Daimler-Benz 170 V. Wymiary cylindra (średnica i skok tłoka) pozostawiono bez zmian. Zasadnicze zmiany polegają jedynie na przerobieniu głowicy cylindrów, na wzmocnieniu mechanizmu korbowego i zastosowaniu panewek wylanych brązem ołowiowym.

Silnik zaopatrzono we wstępną komorę sprężania (patrz. rys.), dzięki której odbywa się równomierne spalanie mieszanki. Gazy dostające się podczas spalania z komory wstępnej do cylindra mają ten sam kierunek, co prądy powietrza, powstające przy suwie sprężania. Wstępna komora sprężania, zamiast kilku otworów stosowanych dawniej, ma obecnie jeden duży otwór łączący przestrzeń komory z przestrzenią nad tłokiem. Komora w stosunku do osi cylindra ustawiona jest pochyło pod kątem 15°, a dno tłoka ma odpowiednie wgłębienie.



Silnik samochodu Mercedes-Benz 170 D należy do typu szybkobieżnych silników przy ilości obrotów 3 200 na minutę.

silnik — TWEGO — SERCE SAMOCHODU

Często zdarza się, że silnik pracuje nierównomiernie, traci na mocy, szarpie i jechać można tylko na małych przekładniach. Jeśli wsłuchamy się dobrze w pracę tego silnika, to stwierdzić możemy, b. często wyraźnie powtarzającą się w równych odstępach czasu przerwę. Oznacza to, że jeden z cylindrów nie pali.

W celu ustalenia, który cylinder nie pracuje kierowca winien wyłączać po kolei świece, łącząc je na „masę" za pomocą śrubokrętu lub innego urządzenia z drewnianą lub ebonitową rączką. Należy zetknąć metalową część zacisku na świecy z metalową częścią silnika lub obsadą świecy. Prąd wskutek tego popłynie drogą mniejszego oporu — na „masę", nie potrzebując przeskakiwać pomiędzy elektrodami świecy. Świeca wobec tego przestaje dawać iskrę i cylinder, o ile był poprzednio w porządku — przestaje pracować. W pracy silnika usłyszymy wtedy nową, o jedną więcej przerwę. Oznacza to, że wyłączyliśmy dobry, pracujący cylinder.

Próbę wyłączania świec powtarzamy dotąd, aż trafimy na cylinder po wyłączeniu świecy którego, w pracy silnika nie wyczuje się żadnej różnicy. Będzie to dowodem, że ten właśnie cylinder nie pracuje. Następnie ustalić musimy powód „nie palenia świecy".

Najczęściej spotykamy się w tym przypadku z uszkodzeniem świecy. Dla przekonania się o tym, wykręcamy starą świecę i na jej miejsce zakładamy zapasową nową, oraz uruchamiamy silnik. Jeżeli zaczął pracować normalnie — sprawa wyjaśniona — świeca była uszkodzona.

Może się jednak zdarzyć, że cylinder, który po założeniu nowej świecy zaczął dobrze pracować, w krótkim czasie znowu gaśnie i kierowca po wykręceniu świecy stwierdza, że jest ona zarzucona oliwą. Taki objaw nasuwa podejrzenie, że tłoki i pierścienie są wyrobione. Jeżeli zaoliwienie świecy powtarza się w krótkich odstępach czasu, jest to potwierdzeniem naszych obaw i należy wtedy przekazać silnik do naprawy. (Zanim wykonamy konieczną naprawę można zapobiec temu w pewnym stopniu przez użycie świecy „gorętszej").

U niektórych kierowców pokutuje jeszcze pogląd, że w razie przerwy w pracy jednego cylindra, można jechać na pozostałych. Jest to całkowicie niesłuszne, ponieważ silnik pracujący nie wszystkimi cylindrami łatwo może ulec urwaniu tłoka, śrub korbowodu, wyrobieniu panewek no i zanim się to stanie zwiększa ogromnie zużycie paliwa.

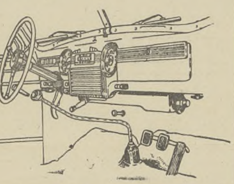
ppor. B. Poźniak

Nasz konkurs

Koledzy! Rysunek, który widzicie na zdjęciu obok przedstawia wnętrze jednego z samochodów, które przebiegają codziennie setki kilometrów po polskich drogach. **Postarajcie się odgadnąć jakie państwo go produkuje i jak się on nazywa?**

UWAGA! — W ostatniej chwili, gdy dwutygodnik „Za Kierownicą" opuścił już drukarnię, dowiedzieliśmy się, że rysownik popełnił kilka błędów. **Czy zauważyliście je?**

Spróbujcie odpowiedzieć na wszystkie nasze pytania. O tym, czy odgadliście dobrze upewni Was notatka, której szukajcie w następnym numerze.



ZIMA PEŁNIĄ SEZONU MOTOROWEGO

PRZED SIEDMIU LATY

Był mroźny styczeń 1945 roku. Głębokie śniegi pokrywały nasze tereny, na których Armia Radziecka toczyła zwycięską walkę przeciwko faszystowskim najeźdźcom. W rejonie Karpat sforsowano właśnie trudno dostępną przełęcz Dukielską, gdy batalion motocyklistów, biorący tu udział w walkach, skierowany został na północ.

Na doskonałych maszynach M-72 w ciągu zaledwie trzech dni pomimo zniszczeń dróg przyfrontowych, mrozów i śnieżnych zasp batalion motocyklistów Armii Radzieckiej dotarł w pełnej gotowości bojowej do brzegów Bałtyku. Prawie tysiąc kilometrów przejechali żołnierze-motocykliści pokonując sprawnie ciężkie zimowe drogi terenowe. Wykonali oni swoje bojowe zadanie w najtrudniejszych warunkach wykazali niezwykły hart i doświadczenie.

SPORT MOTOROWY SZKOŁĄ MISTRZÓW KIEROWNICY

Oto jeden z bardzo licznych przykładów udziału kierowców Armii Radzieckiej w bojach z faszystowską armią Hitlera. Kierowców, którzy w latach przedwojennych wychowani w radzieckich klubach motorowych zasilali w czasie wojny wojska pancerne, samochodowe i zmotoryzowane.

Dzięki trudnym imprezom sportowym we wszystkich porach roku kierowcy radzieccy wyszkolili się na mistrzów kierownicy, co pozwoliło im podczas wojny sprostać trudnym bojowym zadaniom, przyczyniając się wydatnie do zwycięstwa nad faszyzmem. Byli oni zawsze przykładem dla innych żołnierzy-kierowców, podciągając ich swym żołniersko-sportowym zdyscyplinowaniem.

SPORT MOTOROWY W ZIMIE

Gdyby ktoś chciał spytać: — „Jaka pora roku jest najbardziej lubiana przez radzieckich sportowców motorowych"? — naprawdę trudno by znaleźć na to właściwą odpowiedź. W zimie jednak sport motorowy staje się, z uwagi na niską temperaturę i pokrywę śnieżną, o wiele trudniejszy. To właśnie pociąga zwolenników tego wspaniałego sportu: imprezy motorowe ściągają setki zawodników, zarówno motocyklistów jak i kierowców samochodowych.

O popularności w Związku Radzieckim tego sportu w zimie świadczy jeszcze olbrzymia różnorodność imprez motorowych. Samych tylko regulaminów rozmaitych raidów motocyklowych w okresie zimowym zatwierdzonych przez Wszechzwiązkowy Komitet Kultury Fizycznej jest aż 38. Są to więc: raidy patrolowe (zespołowe) i indywidualne dzienne i nocne, o wyznakowanej trasie lub z jazdą wg mapy. Są również bardzo liczne i ciekawie pomyślane raidy p. n. „Szukajcie go", w których meta jest ruchoma i aby ukończyć imprezę należy wykazać nie tylko pełne walory sportowca motorowego, jak opanowanie jazdy w ciężkim terenie czy rozwijanie dużych szybkości, lecz również olbrzymią spostrzegawczość i orientację.

Doroczne moto-crossy zimowe obsadzane są w Związku Radzieckim najlepszymi zawodnikami ze wszystkich krańców ZSRR. I tak w roku bieżącym na tradycyjnym „crossie" (wyścig terenowy) o puchar im. Marszałka Woroszyłowa startowało ponad 400 zawodników, co prawie dwukrotnie przewyższa liczbę startujących maszyn w przereklamowanych zachodnio-europejskich raidach (letnich) tzw. „Sześciodniówkach".




W czasie licznych imprez motorowych w Związku Radzieckim szczególną uwagę zwróciły na swoje doskonałe wyniki samochody osobowe Gaz M-20. Na wozach tych startowali kierowcy zawodowi autobaz transportu samochodowego, podnosząc wydatnie swoje kwalifikacje samochodowe.

Nie mniejszym powodzeniem niż „crossy" cieszą się w ZSRR wyścigi motocyklistów na zamarzłych wodach jezior, czy rzek. Idealnie równa tafla lodu jest wymarzonym dla motocyklisty terenem wyścigowym, po którym z zawrotną szybkością pędzą maszyny, zaopatrzone w długie stalowe kolce wmontowane w opony.

Głęboki wiraż pokonuje na lodzie zawodnik podpierając się kolanem, które ochronione metalową osłoną ślizgającą się niby narty po śniegu.

SAMOCHODY WALCZĄ SKUTECZNIE Z MOTOCYKLAMI

Sport samochodowy nie ustępuje w zimie bynajmniej pod względem popularności motocyklistom. Tą sama rozpiętość i urozmaicenie imprez. Zarówno raidy samochodowe w terenie, jak długo dystansowe przejazdy typowych maszyn produkcji Związku Radzieckiego są w zimie stałymi imprezami sportowymi. Pomimo bardzo uciążliwych warunków atmosferycznych kierowcy na samochodach krajowych osiągają doskonałe wyniki. Należy podkreślić fakt, że wszystkie startujące samochody zarówno osobowe, jak i ciężarowe są zawsze obciążone przynajmniej w 75 proc. swej nośności

PRZYGOTOWANIE MASZYNY GWARANCJĄ SUKCESÓW

Nie do pomyślenia byłyby wszelkie sukcesy radzieckich sportowców, gdyby ich maszyny będące najwyższej jakości wyrobami radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego, nie były odpowiednio przygotowane do pokonywania trudnych zimowych tras.

Zawodnik radziecki jest sam mechanikiem własnego pojazdu. Sam przygotowuje się do zimowego sezonu motorowego, korzystając oczywiście szeroko z ośrodków technicznych i racjonalizatorskich swego zrzeszenia sportowego. Dzięki pełnej wymianie doświadczeń między wszystkimi sportowcami nie istnieją tzw. „tajemnice" odnośnie przygotowania silników czy podwozia, jak to ma stale miejsce wśród sportowców państw kapitalistycznych. Prasa radziecka popularyzuje bardzo często cenne wskazówki w tym zakresie, dzięki którym zarówno motocykliści, jak i samochodziarze uzyskują pełną sprawność techniczną w okresie zimowym.

CZŁOWIEK NAJWIĘKSZY SKARB

Na nic jednak nie zdało by się przygotowanie doskonałych maszyn, gdyby nie miał ich w swym ręku człowiek, radziecki sportowiec, który właściwie pojmuje znaczenie i potrzeby kultury fizycznej. Wychowaniu tego człowieka poświęca dziś WKKF ogromną uwagę, troszczy się o to partia bolszewicka i organizacja młodzieżowa „Komsomoł". Dlatego też radzieccy sportowcy prowadzą stałe intensywne treningi, podnoszą swe wiadomości z zakresu uprawianej gałęzi sportu.

Niemniejsza uwaga zwrócona jest na ideowe i polityczne uświadomienie każdego zawodnika. Ono bowiem pozwala właśnie radzieckim sportowcom — pełnowartościowym obywatelom swej Ojczyzny pokonywać coraz to nowe rekordy światowe, zdobywać coraz to więcej sił dla pracy i obrony komunistycznego budownictwa.

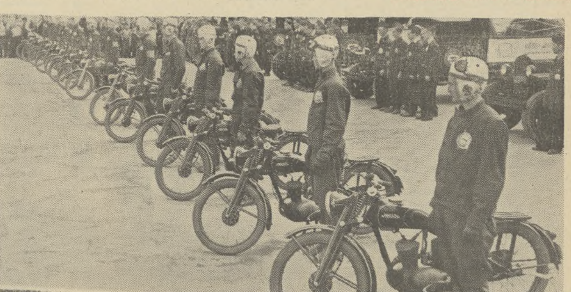
REKORDY MOTOCYKLOWE ZWIĄZKU RADZIECKIEGO NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 1952 R.

Klasa maszyn w ccm.	Wynik: czas	Wynik: szybkość w km/godz	Zawodnik	Rok bicia rekordu
	MĘŻCZYŹNI na 1 km ze startu lotnego			
125	23,9	150,627	W Kisielew	1951
250	20,63	174,503	K. Matiuszyn	1950
350	18,90	190,476	K. Matiuszyn	1951
500	17,38	207,134	N. Szumilkin	1951
600 z wózkiem	21,45	167,832	J. Lorenz	1951
	MĘŻCZYŹNI na 50 km			
125	24:17,7	123,483	A. Nowikow	1951
250	21:24,0	140 187	K Matiuszyn	1950
350	18:33,6	161,637	I. Kirylow	1950
750	18:19,5	163,711	J. Korol	1949
600 z wózkiem	22:27,6	133,571	J Kułakow	1950
	KOBIETY na 1 km ze startu lotnego			
125	29,18	123,872	W. Morozowa	1951
250	26,12	137,825	I. Ozolina	1947
350	22,67	158,800	I. Ozolina	1950
500	22,59	159,362	N. Skobiel	1946
	na 100 km			
125	52:07,4	115,110	N. Michiejewa	1950
250	50:11,8	119,523	I. Ozolina	1947
350	46:03,9	130,251	L. Traczewskaja	1950
500	44:38,0	134,428	N. Skobiel	1946

REKORDY SAMOCHODOWE ZWIĄZKU RADZIECKIEGO NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 1952 R.

Klasa maszyn w ccm.	Wynik: czas	Wynik: szybkość w km/godz	Zawodnik	Rok bicia rekordu
	MĘŻCZYŹNI na 1 km ze startu lotnego			
do 350	20,83	172,827	A. Ponizowkin	1949
„ 1.200	27,32	131,771	G. Popow	1951
„ 2.500	17,88	201,342	W. Nikityn	1951
	na 50 km			
do 350	23:17,5	128,781	P. Baranow	1950
„ 1.200	22:43,4	132,023	G. Popow	1951
„ 2.500	16:22,1	183,280	W. Nikityn	1951
	na 300 km			
do 1.200	2.33:21,5	117,372	A. Gierasimow	1951
„ 2.500	1.48:30,0	165,899	N. Sorokin	1951
„ 3.500	2.08:46,6	139,777	S. Wołchońskij	1951
	KOBIETY na 1 km ze startu lotnego			
do 2.500	26.6	135,338	G Jegorowa	1951
	na 5 km ze startu lotnego			
do 3.500	2:10.32	138.121	M Cziczewa	1939
	na 100 km			
do 2.500	51:45,0	115,942	G Jegorowa	1951
	na 300 km			
do 2.500	2.31:30.0	118.812	E Miasnikowa	1951

Z.S. „Trud" wysyła na imprezy motorowe liczne zespoły. Na pierwszym planie motocykliści, na maszynach „Moskwa" — 125 bcm.

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd Szefostwo Służby Samochod MON Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 213. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Zam. 575 3-B-14638